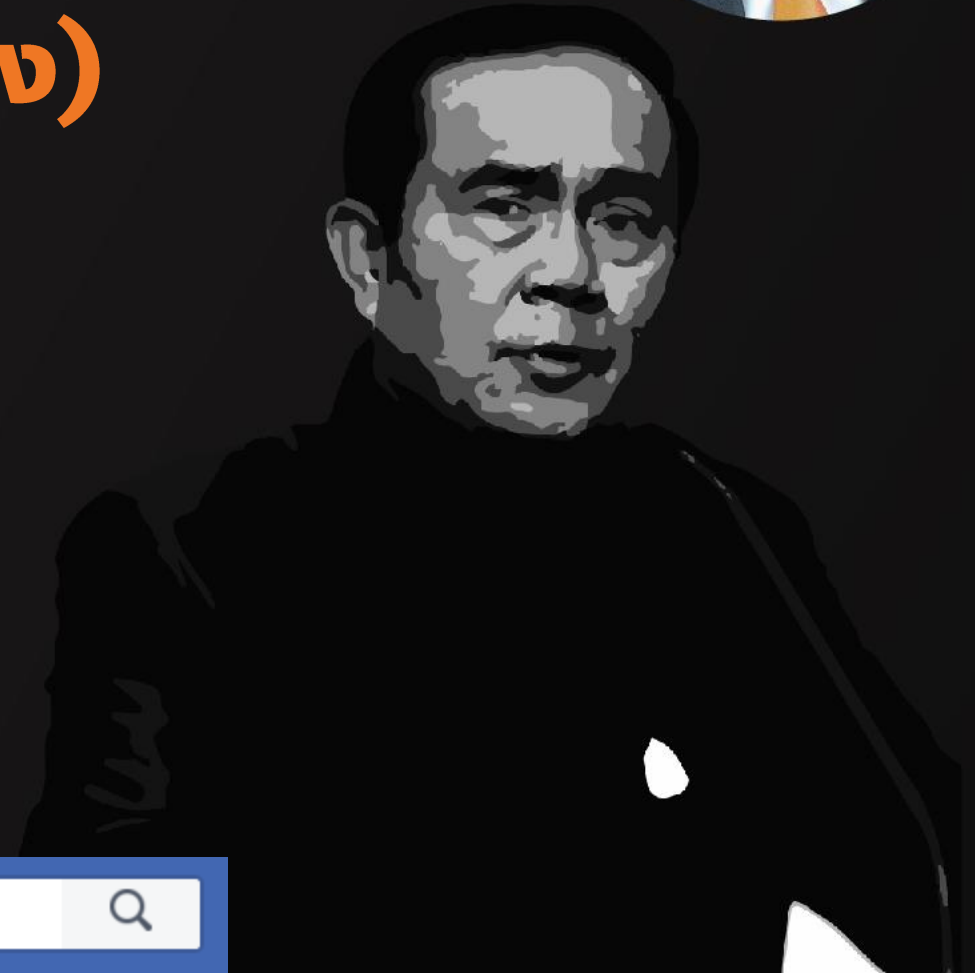




อภิปราย ไม่ไว้วางใจ

ตอน: กระบวนการ 3 ป. (กับปัญหาค่ารถไฟฟ้าแพง)



To download PowerPoint



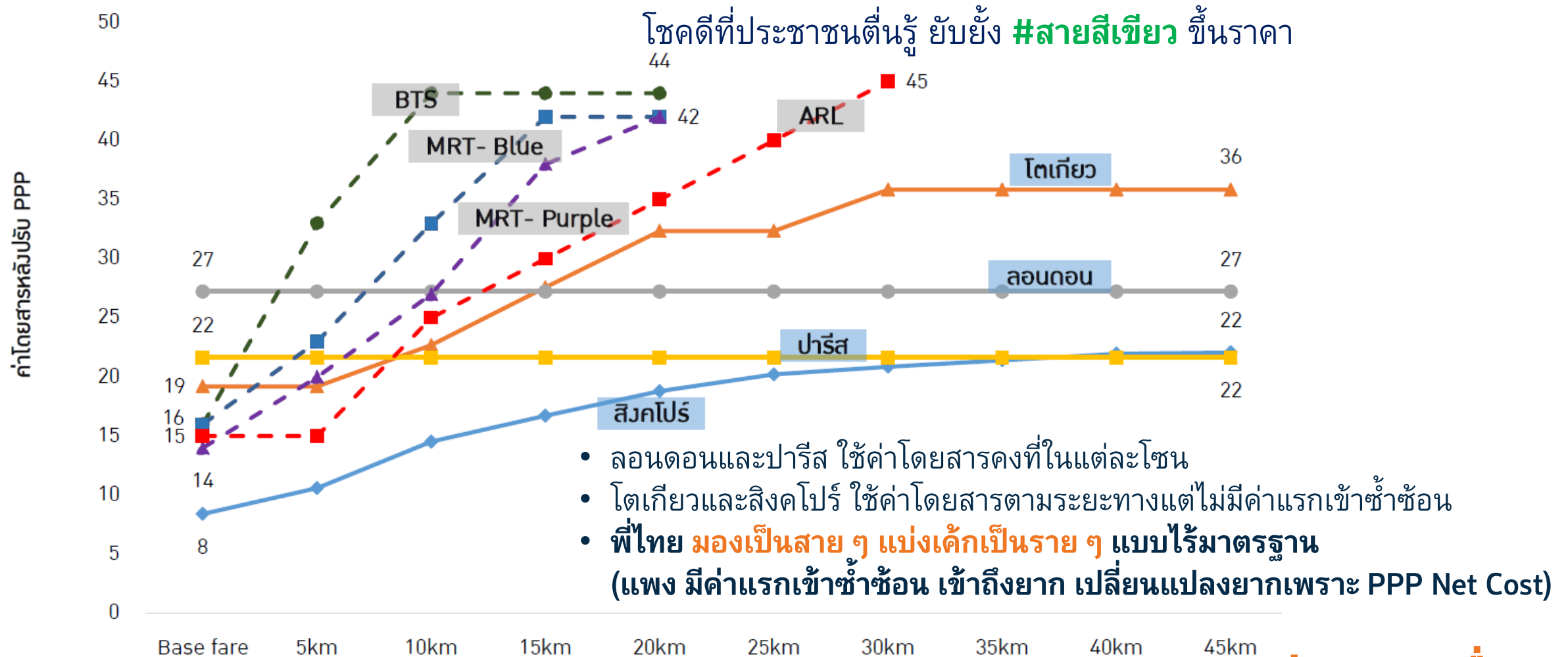
สุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ - Surachet Pravinovongvuth



**ผมเห็นด้วยกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ
แต่ผมไม่เห็นด้วยกับหลายสิ่งที่รัฐบาลกำลังทำ
(**หากิน**กับการสร้างรถไฟฟ้าและทิ้งปัญหาไว้มากมาย)**

หนึ่งในนั้นคือ “ปัญหาค่ารถไฟฟ้าแพง”

และกำลังจะแพงขึ้นไปอีก เพราะรัฐบาลสร้างแบบไม่คิด



ที่มา: TDRi วิเคราะห์โดยการปรับอำนาจซื้อ Purchasing Power Parity ให้เป็นเงินบาท

แพงกว่าประเทศอื่นมาก

รถไฟฟ้าดีจริงแต่ใช้เงินเยอะมาก ต้องมีคนจ่าย!

- รถไฟฟ้าสายละประมาณแสนล้านบาท ตกกิโลเมตรละ 2-9 พันล้านบาท (รถเมล์ไฟฟ้า คันละ 3-10 ล้านบาท)
- ประยุทธ์อนุมัติไปแล้ว 508,609 ล้านบาท สำหรับรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ เท่านั้น (งบลงทุนทั่วประเทศ 2564 = 513,379 ล้านบาท)
- **วางแผน/บริหารจัดการล้มเหลว** คนมาใช้น้อย → ไม่คุ้มค่า
สุดท้าย **ภาระก็ตกมาอยู่ที่ประชาชน**
(ใช้ระบบที่เล็กกว่าแต่ขยายความครอบคลุม จะคุ้มค่ากว่ามาก)

ส่วนคนอนุมัติและผู้รับสัมปทาน รวย!

การบริหารจัดการห่วย ทำให้ค่าโดยสารแพง

- สร้างไปเรื่อย (ขาดการวางแผนอย่างเป็นระบบ)
 - ไม่คิด: โครงการใดควรทำก่อน/ทำหลัง
 - ไม่สน: ความคุ้มค่าของแต่ละโครงการ
 - ไม่เลือก: ระบบใหญ่ (รถไฟฟ้า) vs. ระบบรอง (LRT, BRT, รถเมล์)
 - ไม่เหลือ: เงินสำหรับปรับปรุงการเชื่อมต่อ (กว่าจะถึงสถานีรถไฟฟ้า)
- มองปัญหาเป็นสาย ๆ แบ่งเค้กเป็นราย ๆ ไม่ได้เอาประชาชนเป็นตัวตั้ง
- ไม่โปร่งใส (เอื้อประโยชน์ให้นายทุนผู้รับสัมปทาน)

อย่าเร่งอนุมัติมั่วซั่ว แล้วถึงปัญหาไว้เพียบ

ค่าโดยสารแพงแค่ไหน ขึ้นอยู่กับรัฐอุดหนุน ผลาญมากไป ก็ไม่เหลือเงินไปอุดหนุน

- ต้นทุนหลักของระบบรถไฟฟ้า
 1. เวนคืน (รัฐอุดหนุน 100%)
 2. งานโยธา (แพงสุด/สำคัญสุด: รัฐอุดหนุน 0-100%)
 3. งานระบบ (ตัวรถไฟฟ้า ระบบไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณ ฯลฯ)
 4. ค่าบริหารจัดการและซ่อมบำรุงรายปี (O&M)
- รัฐต้องสร้างสมดุลให้ดี อย่าเอาแต่สร้างแล้วผลักภาระไปให้ประชาชน
→ ค่ารถไฟฟ้าแพง
- การเลือกระบบขนส่งสาธารณะในแต่ละเส้นทาง จึงสำคัญมาก
→ เลือกใหญ่ไป ก็แพงไป

อุดหนุนน้อยไป = ตัวแพง
เลือกระบบใหญ่ไป = ตัวแพง

ตัวร่วมไม่เกิดเสียที มีแต่โฆษณาเอาหน้า

- ต้องทำ “ตัวร่วม” ให้เสร็จก่อนจึงจะแก้ปัญหา “ค่าโดยสารร่วม” ได้ (แต่รัฐบาลก็ทำได้ล้มเหลว)
- เทคโนโลยีไม่ใช่ปัญหาแต่ **ไม่มีปัญญาหรือเกรงใจ “ขาใหญ่”** (ประเทศอื่นเขาไป ABT/EMV กันละ → ใช้บัตรเครดิตไปแตะ)

- ☐ ค่าแรกเข้าซ้ำซ้อน
- ☐ ค่าระยะทางเมื่อข้ามสาย
- ☐ ค่าระยะทางเมื่อข้ามระบบ



ต้องถือบัตรหลายใบ
แถมต้องจ่ายค่าแรกเข้าหลายครั้ง

ซากอารยธรรม (CCH ของระบบตัวร่วม) คนอนุมัติราย ประชาชนจ่าย แต่ใช้ไม่ได้



ทุกวันนี้ไม่ได้ใช้แม้กระทั่งเสียบปลั๊ก

- เสียเงินฟรีไป 648 ล้านบาท (ล้มเหลวโดยสิ้นเชิง!)
- โฆษณาเอาหน้าไปหลายครั้ง: “บัตรแมงมุม”

- หากบัตรแมงมุมเสร็จ ดีกับประชาชน
แต่ไม่ดีกับชาใหญ่ผู้ครองตลาดในปัจจุบัน

ค่ารถไฟฟ้าแพง แต่กระเป๋านาเพราะมีหลายบัตร

ปัญหาค่ารถไฟฟ้าแพง เกิดจาก

“รัฐอุดหนุนไม่เพียงพอเพราะการลงทุนแบบไม่พอเพียง”
รัฐบาลบริหารจัดการห่วย มั่วแต่หาทางรวยจาก
กระบวนการ 3 ป.

กระบวนการ 3 ป.

ปิ่น

ตัวเลข

ปิ่น

โครงการ

ปิ่น

ผลประโยชน์

ไม่ไว้ใจ #ประยุทธ์

กระบวนการ 3 ป.

ปิ่น

ตัวเลข

ปิ่น

โครงการ

ปิ่น

ผลประโยชน์

ไม่ไว้วางใจ #ประยุทธ์



การปั่นตัวเลข

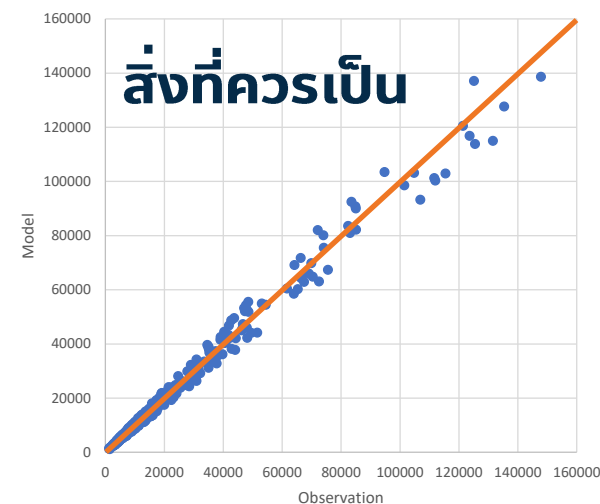
- **ประยุทธ์สั่งการแบบมีธง (ไม่ได้จะให้ศึกษาอย่างจริงจังและเป็นกลาง)**
- **ปั่นตัวเลขให้ดูคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ (EIRR สูงเกินจริง) จะได้อนุมัติให้สร้างได้**
- **ปั่นตัวเลขให้ดูกำไรน้อยหรือขาดทุน (FIRR ต่ำเกินจริง) จะได้ใช้เงินรัฐไปช่วยอุดหนุน**
เอกชนมาก ๆ ผ่านกระบวนการ PPP
 - เช่น รัฐอุดหนุน 80% เอกชนร่วมลงทุนแค่ 20% แต่ได้สินทรัพย์ 100% ไปหารายได้
- **รถไฟฟ้าสายละประมาณ 1 แสนล้านบาท หากช้อนตัวเลขแค่ 1% ก็ 1,000 ล้านบาท**
 - ความคลาดเคลื่อนโดยธรรมชาติก็มีมากอยู่แล้ว เจอจากประยุทธ์เข้าไปอีก
 - จำเป็นอย่างยิ่ง ที่จะต้องมีการเจรจาทันที อย่ามูบมิบ
- **สุดท้าย ภาระตกอยู่ที่ “ค่าตัวจากผู้ใช้” หรือ “ภาษีจากประชาชน” (ในรูปแบบต่างๆ)**
ปั่นตัวเลขมาปล้นประชาชน แถมมากองบุญคุณ

ยังในช่วงรัฐประหาร ระบบการตรวจสอบมันล้มเหลว
ไม่มีใครกล้าขวาง **ธงจากท่านผู้นำ**
จึงเฝ้าต่อกระบวนการ 3 ป.
(ปิ่นตัวเลข-ปิ่นโครงการ-ปิ่นผลประโยชน์)

แบบจำลองฐานยังใช้การไม่ได้ แล้วเอาตัวเลขมาจากไหน?

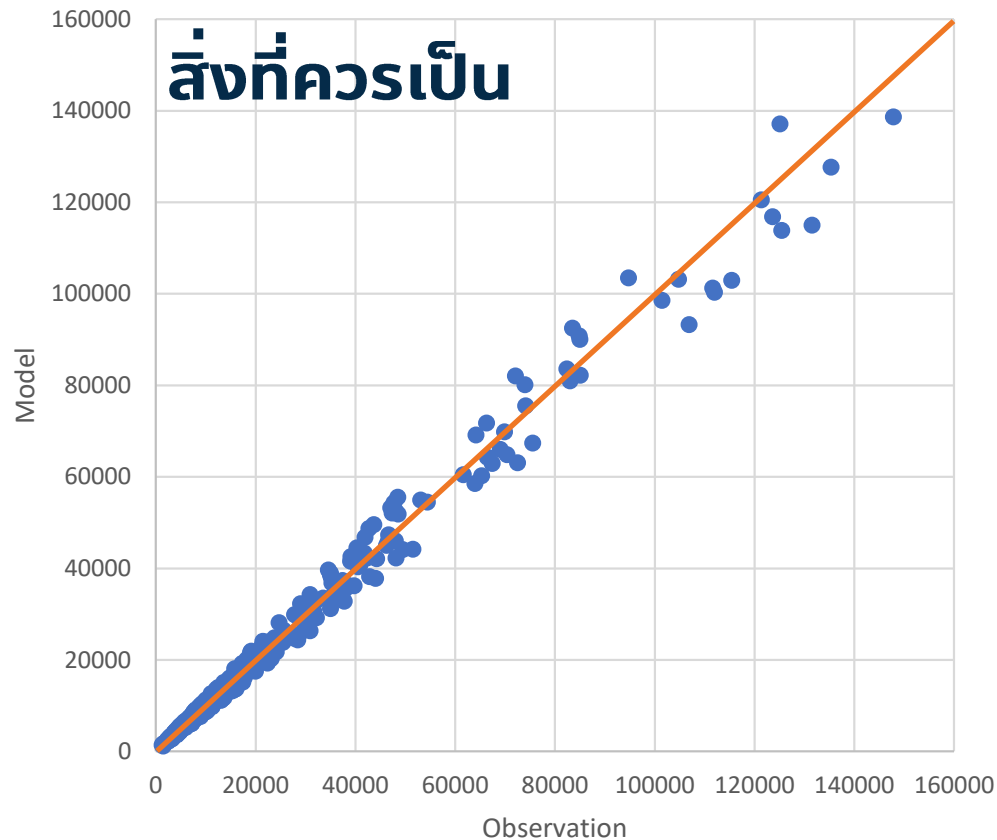
กระบวนการทดสอบอย่างเป็นทางการ โดยคณะอนุฯ (Validation Test)
(ออกแบบการทดสอบเพื่อ **ป้องกันการปั่นตัวเลข**)

- ให้ส่งแบบจำลองฐานพร้อมผลลัพธ์ (Model) -- มีทุก Links
- ให้ส่งปริมาณการเดินทางจริง (Observation) -- มีบาง Links (จากหน่วยงานอื่น นอกเหนือจากไม่กี่ Links ที่เก็บในโครงการ)
- ให้ทำ Mapping และ Scatter Plots
- ตัวชี้วัด = ค่าความคลาดเคลื่อนและเส้น 45 องศา



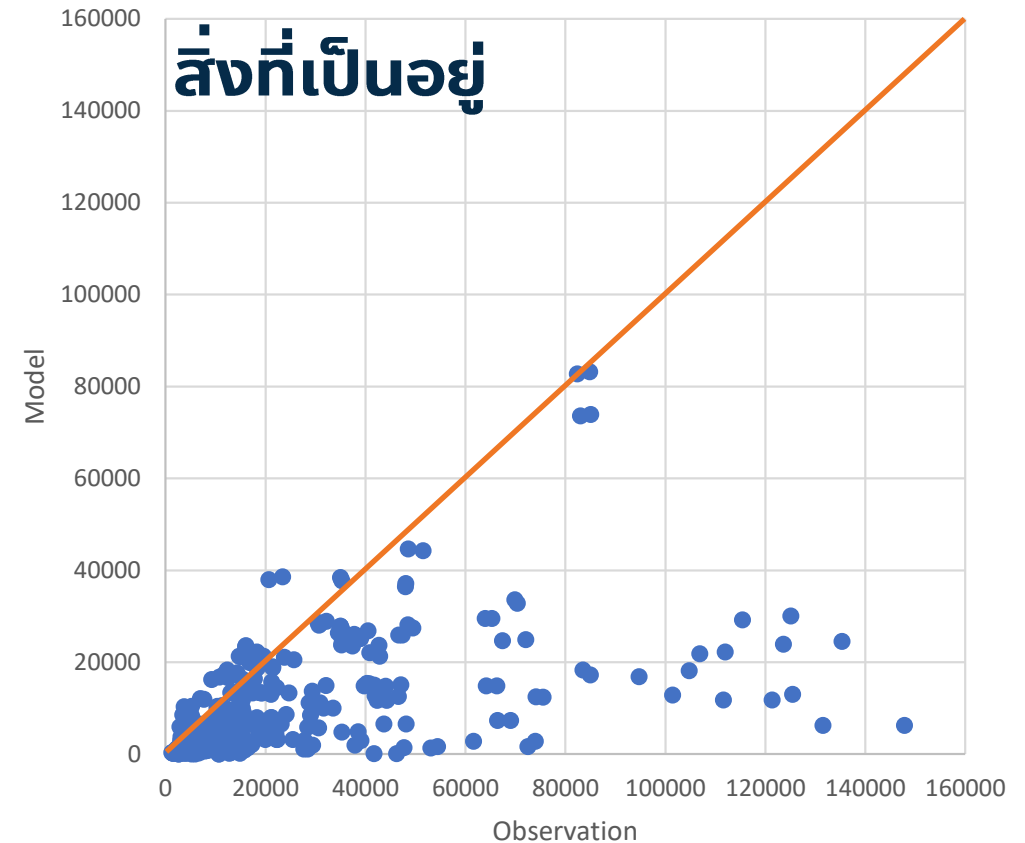
คณะอนุกรรมการศึกษาการจัดทำและติดตามการ
บริหารงบประมาณโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่

ผลลัพธ์: แบบจำลองลงโลก



LIVE พิสูจน์ต่อหน้า:

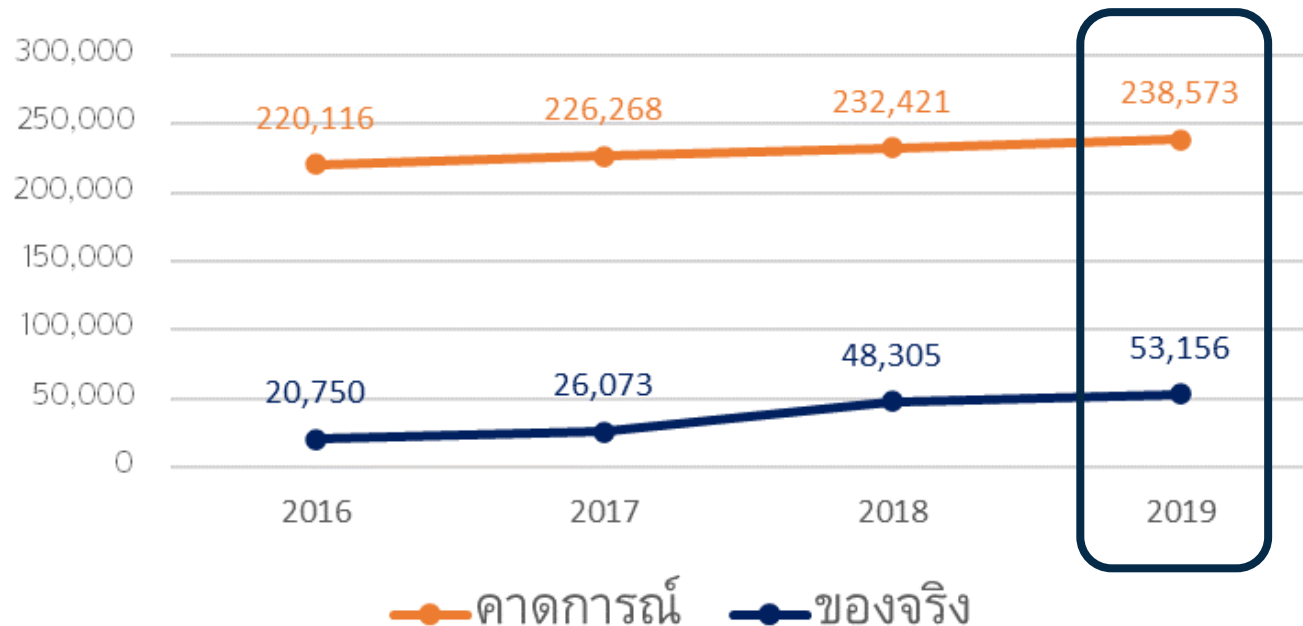
คณะอนุกรรมการศึกษาการจัดทำและติดตามการบริหารงบประมาณโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่
+ ผู้แทนจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



การประมาณการขาดความน่าเชื่อถือโดยสิ้นเชิง

ตัวอย่างจริง #สายสีม่วง (เปิดให้บริการแล้ว)

ปริมาณผู้โดยสาร (คน/วัน) ที่มา: รฟม.



- EIRR = 13.69% → **ผิดแน่นอน!**
- ปี 2019 (ก่อนโควิด): ต่ำกว่าที่คาดการณ์ 77.71% และต่ำอย่างนี้มาตลอด
- ทุกวันนี้ค่าตัวไม่พอจ่ายแม้กระทั่ง Operating Cost (รัฐอุ้มอยู่ปีละประมาณ 3 พันกว่าล้านบาท)
- รัฐอุดหนุนเฉลี่ย 147 บาท/คน/เที่ยว (ในขณะที่รถเมล์ 5 บาท/คน/เที่ยว)
- จับตา สายสีอื่นเมื่อเปิดให้บริการ

หวั่นซ้ำรอย “สายสีม่วง” รฟม.รื้อประมาณการผู้โดยสาร ปรับลด 4 เท่าตัวทุกเส้นทาง

วันที่ 20 มิถุนายน 2562 - 10:20 น. <https://www.prachachat.net/property/news-340645>



อภิปรายไม่ไว้วางใจ (โดย สุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ)

**ไม่คุ้มทุนทางการเงินเห็น ๆ
และไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจด้วย**

สรุป ป. แรก

ปี

ตัวเลข

เสกมาว่าโครงการคุ้มค่า แต่ของจริงไม่
แค่อยากหากินกับการอนุมัติโครงการขนาดใหญ่
(แต่มันเสียหายมากกว่าคอร์รัปชันมาก)

เลิก #สั่งการไปเรื่อย

กระบวนการ 3 ป.

ปิ่น

ตัวเลข

ปิ่น

โครงการ

ปิ่น

ผลประโยชน์

ไม่ไว้ใจใจ #ประยุทธ์

การปั่นโครงการ

- เร่งรีบ อยากแต่จะสร้าง (หวังแต่หัวคิว?)
- หากมีการ “ปั่นตัวเลข” ก็เรียกได้ว่า **ผลาญเงินมหาศาล**
- จังหวัดอื่น/เรื่องอื่น ไม่สำคัญ?
 - เพราะประเทศไทย ไม่ได้มีแค่กรุงเทพฯ
 - เพราะระบบขนส่งสาธารณะ ไม่ได้มีแค่รถไฟฟ้า
- นอกจากนั้น การรีบสร้างแบบเกินพอดี ยังก่อให้เกิดปัญหามากมาย
 - ค่าโดยสารแพงมาก รถติดมาก มลพิษมาก
 - **การหาเรื่องขยายสัมปทาน** เพราะรัฐไม่เหลือเงินไปอุดหนุน (เอาเงินลูกหลานมาใช้ก่อน)

คนอนุมัติรวย คนรับสัมปทานยืม ประชาชนแบก

ประยุทธ์สั่งปั่น



<https://tnews.teenee.com/etc/152229.html>

เร่งปั่นผลประโยชน์?

ปันไปเยอะ สรุปโครงการรถไฟฟ้าที่อนุมัติให้ก่อสร้างตั้งแต่ปี 2557 (ที่มา: ตัวเลขจากหน่วยงานมาชี้แจงอนุฯ) หน่วย: ล้านบาท

	โครงการ	ระยะทาง (กม.)	รูปแบบโครงสร้าง	สถานะ	งานโครงสร้างและงานระบบ						O&M (30 ปี)	รูปแบบการลงทุน
					เวนคืน	งานโยธา	งานระบบ	อื่นๆ	รวม	รัฐ:เอกชน		
รฟม.	แคราย – มีนบุรี	34.5	Monorail (ยกระดับ)	อยู่ระหว่างก่อสร้าง	6,847 (รัฐ)	21,381 (รัฐ)	25,262 (เอกชน)		53,490	52.8% : 47.2%	57,762.8 (เอกชน)	PPP Net Cost 30 ปี
	ลาดพร้าว – สำโรง	30.4	Monorail (ยกระดับ)	อยู่ระหว่างก่อสร้าง	6,013 (รัฐ)	23,206 (รัฐ)	22,591 (เอกชน)		51,810	56.4% : 43.6%	32,291.4 (เอกชน)	PPP Net Cost 30 ปี
	ศูนย์วัฒนธรรมฯ – มีนบุรี	22.6	Heavy rail (ยกระดับ 8.9 กม., ใต้ดิน 13.7 กม.)	อยู่ระหว่างก่อสร้าง	9,625 (รัฐ)	82,907 (รัฐ)	20,747 (เอกชน)		113,279	81.7% : 18.3%	97,409.6 (เอกชน)	PPP Net Cost 30 ปี
	บางขุนนนท์ – ศูนย์วัฒนธรรมฯ	13.4	Heavy rail (ใต้ดิน)	คัดเลือกเอกชน	14,661 (รัฐ)	96,011 (รัฐ)	11,369 (เอกชน)		122,041	90.7% : 9.3%		PPP Net Cost 30 ปี
กทม.	บางใหญ่ – เตาปูน <small>*อนุมัติให้ก่อสร้างก่อน ปี 2557</small>	23	Heavy rail (ยกระดับ)	เปิดบริการ	9,210 (รัฐ)	31,930 (รัฐ)	13,240 (รัฐ)		54,380	100% : 0%	59,706.3 (เอกชน)	PPP Gross Cost 30 ปี
	เตาปูน – ราชบุรีบูรณะ	23.6	Heavy rail (ยกระดับ 11 กม., ใต้ดิน 12.6 กม.)	เตรียมคัดเลือกเอกชน	15,945 (รัฐ)	85,167 (รัฐ)	23,064 (รัฐ)		124,176	100% : 0%	61,483.9 (เอกชน)	PPP Gross Cost 30 ปี
	ธนบุรี – คลองสาน - ประชาธิปก	2.8	Monorail (ยกระดับ)	เปิดบริการ		1,070 (รัฐ)	765.6 (รัฐ)		1,835.6	100% : 0%	13,520 (เอกชน)	PPP Gross Cost 30 ปี
	รังสิต – มธ. ศูนย์รังสิต	8.8	Heavy rail (ระดับดิน)	ประกวดราคา	300 (รัฐ)	4,063.2 (รัฐ)	2,197.2 (รัฐ)	7.4 (รัฐ)	6,567.8	100% : 0%	227,649 (รัฐ)	ปัจจุบันรัฐลงทุน แต่อยู่ระหว่างวางแผนให้เอกชนร่วมลงทุน
	บางซื่อ – มักกะสัน – หัวหมาก	25.9	Heavy rail (ยกระดับ 22.4 กม., ใต้ดิน 3.5 กม.)	อยู่ระหว่างเวนคืนที่ดิน	191.9 (รัฐ)	25,433.9 (รัฐ)	18,511.6 (รัฐ)	19.1 (รัฐ)	44,156.5	100% : 0%	170,817 (รัฐ)	ปัจจุบันรัฐลงทุน แต่อยู่ระหว่างวางแผนให้เอกชนร่วมลงทุน
	ตลิ่งชัน – ศิริราช	5.7	Heavy rail (ยกระดับและระดับดิน)	ประกวดราคา		2,924.5 (รัฐ)	3,710.5 (รัฐ)	7.4 (รัฐ)	6,642.4	100% : 0%	52,366.6 (รัฐ)	ปัจจุบันรัฐลงทุน แต่อยู่ระหว่างวางแผนให้เอกชนร่วมลงทุน
	ตลิ่งชัน – ศาลายา	14.8	Heavy rail (ยกระดับและระดับดิน)	ประกวดราคา		7,660.8 (รัฐ)	2,531.4 (รัฐ)	7.4 (รัฐ)	44,156.5	100% : 0%		ปัจจุบันรัฐลงทุน แต่อยู่ระหว่างวางแผนให้เอกชนร่วมลงทุน
											<small>*มูลค่า O&M 25 ปี</small>	

• รัฐอุดหนุน 508,609 ล้านบาท (รัฐ:เอกชน = 86.4%:13.6%)
 (งบลงทุนทั้งประเทศ 2564 = 513,379 ล้านบาท)

รัฐช่วยอุดหนุนมากแล้ว สูงถึง 86.4% แต่ทำไมยังแพงอยู่? (ตอบ: เลือกระบบไม่เหมาะสมกับจำนวนผู้โดยสาร)

การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ต้องมองอย่างเป็นระบบ

Table 2.4 Technical, operational, and system characteristics of urban transport modes^a

Generic Class		Private		Street Transit		Semirapid Transit		Rapid Transit	
Characteristics	Mode Unit	Auto on Street	Auto on Freeway	RB	SCR	BRT	LRT	RRT	RGR
Vehicle capacity, C_v	sps/veh	4–6, total	1.2–2.0 usable	40–120	100–250	40–150	110–250	140–280	140–210
Vehicles/TU	veh/TU	1	1	1	1–3	1	1–4	1–10	1–10
TU capacity	sps/TU	4–6, total	1.2–2.0 usable	40–120	100–500	40–150	100–750	140–2400	140–2000
Max. technical speed, V	km/h	40–80	80–120	40–80	60–70	70–90	60–100	80–100	80–130
Max. frequency; ^b	TU/h	600–800	1500–2000	60–180	60–120	60–300 ^d	40–60	20–40	10–30
Line capacity; ^c	sps/h	720–1050 ^d	1800–2600 ^d	2400–8000	4000–15,000	4000–8000–20,000 ^d	6000–20,000	10,000–70,000	8000–60,000
Normal operating speed, V_o	km/h	20–50	60–90	15–25	12–20	20–40	20–45	25–60	40–80
Operating speed at capacity, V_o^c	km/h	10–30	20–60	8–15	8–13	15–40	15–40	24–55	38–75
Productive capacity; ^e	10^3 sp-km/h	10–25 ^g	50–120 ^g	25–90	35–150	75–200–600	120–600	700–1800	800–4000
Lane width (one-way)	m	3.00–3.65	3.65–3.75	3.00–3.65	3.00–3.35	3.65–3.75	3.40–3.60	3.70–4.30	4.00–4.75
Vehicle control	—	Man./vis.	Man./vis.	Man./vis.	Man./vis.	Man./vis.	Man./vis.-sig.	Man.-auto./sig.	Man.-auto./sig.
Reliability	—	Low–med.	Low–high	Low–med	Low–med	High	High	Very high	Very high
Safety	—	Low	Low–med	Med	Med	High	High	Very high	Very high
Station spacing	m	—	—	200–500	300–500	500–800	500–1000	500–2000	1200–4500
Investment cost per pairs of lanes	10^6 \$/km	1.0–8.0	20.0–100.0	0.5–6.0	5.0–10.0	5.0–40.0	10.0–50.0	40.0–100.0	50.0–120.0

Vuchic (2007) Urban Transit Systems and Technology

Vuchic (2007) Urban Transit Systems and Technology

^a Abbreviations: sps = spaces; veh = vehicles; TU = transit unit; RB = regular bus; SCR = streetcar; BRT = bus rapid transit; LRT = light rail transit; RRT = rail rapid transit; RGR = regional rail.

^b For auto, lane capacity; for transit, line (station) capacity in TU/h.

^c Values for C and P_o are not necessarily products for the extreme values of their components because these seldom coincide.

^d With multiple parallel lanes and overtaking at stations.

^e For private auto, capacity is product of average occupancy (1.2–1.3) and f_{max} , since all spaces cannot be utilized.

^f Abbreviations are for manual, visual, signal, and automatic.

- ลักษณะเฉพาะของแต่ละระบบ มีผลโดยตรงต่อเงินอุดหนุนจากรัฐ
- รถไฟฟ้าดีจริงแต่ใช้เงินเยอะและใหญ่เกินจำเป็นในหลายเส้นทาง
(ความจุ $\approx 50,000$ คน/ชั่วโมง/ทิศทาง)
ทำให้รัฐต้องอุดหนุนมาก มิเช่นนั้นก็จะแพงมาก
- ในกรณีของกรุงเทพฯ สิ่งที่ขาดมากคือ **รถเมล์** (อุดหนุนผู้มีรายได้น้อยโดยตรง)

หากประยุทธ์รู้จักแค่ค้อน
ก็จะมองปัญหาเป็นตะปูไปหมด

สร้างเยอะไม่ได้แปลว่าเก่ง!

ประยุทธ์:

- ไม่ใช่คนลงมือสร้าง (แต่อาจเป็นคนมาจัดสรรผลประโยชน์)
- สั่งการไปเรื่อย อยากแต่จะอนุมัติโครงการใหญ่ ๆ (หวัคิ้ว?)
- ลัดขั้นตอนด้วย ม.44 (ผิดแบบไม่ต้องมาเถียง. ไม่ได้เก่งแต่โกง)
- แต่งตั้งพวกพ้องมาคุมม็อบเจรจา (ไม่เปิดเผยข้อมูล. เอื้อประโยชน์?)
- ไม่รู้เรื่อง แต่จะ “ปั่นโครงการ” ให้ไวให้ได้จ่ายเงินเยอะ ๆ (#ภาษีกู)

ต้องสร้างแบบ “คุ้มค่า” และ “โปร่งใส”

คิดหรือว่า ยิ่งเยอะยิ่งดี? จะครอบคลุมทั้งหมด?



ภาพ: การเข้าถึงโครงข่ายของรถไฟฟ้า
(จากการลงทุนร่วม 1 ล้านล้านบาท)

สีแดง = ระยะเดินสาย (400 เมตร)

สีส้ม = ระยะเดินเหิน (800 เมตร)

ไม่. ต้องคำนึงถึงต้นทุนด้วย

- สร้างเยอะจนไม่เหลือเงินมาอุดหนุน ไม่เหลือเงินมาทำระบบเชื่อมต่อ ก็ไม่มีคนขึ้นอยู่ดี

ไม่. ต้องมองอย่างเป็นระบบ

- วางแผนจากต้นทางถึงปลายทาง
- อะไรควรทำก่อน/ทำหลัง ทำเมื่อไหร่/ทำอย่างไร
สำคัญมาก
- ตอนนี้บางพื้นที่ก็เยอะไป แต่บางพื้นที่ไม่มีเลย

**สิ่งที่ขาดมากคือเส้นเลือดฝอย
(รถเมล์/Feeders)**

คำถาม

หากท่านมีเงิน 5 แสนล้าน (100%) ท่านจะแบ่งอย่างไร?

ประเภทโครงการ	% การใช้จ่ายเงิน
(1) รถไฟฟ้า ในกรุงเทพ	...
(2) รถไฟฟ้า ในหัวเมืองอื่น	...
(3) รถเมล์หรือขนส่งสาธารณะประเภทอื่น ในกรุงเทพ	...
(4) รถเมล์หรือขนส่งสาธารณะประเภทอื่น ในหัวเมืองอื่น	...
(5) ซ่อม/ปรับปรุงถนนเก่า	...
(6) สร้างถนนใหม่	...
(7) โครงการอื่น ๆ (รวมถึงอาวุธ ระบบน้ำ โรงเรียน โรงพยาบาล)	...

ต้องคิดเสมอว่า งบประมาณมีอยู่อย่างจำกัด
สั่งให้สร้างเยอะไม่ได้แปลว่าเก่ง!

สรุป ป. ที่สอง

ปั่น

โครงการ

ผลาญเงินมหาศาล
จังหวัดอื่น/เรื่องอื่น ไม่สำคัญ?

ตอบให้ตรงคำถามด้วยนะ (ระบุคำตอบข้อ 1 ถึง 7)

กระบวนการ 3 ป.

ปีน

ตัวเลข

ปีน

โครงการ

ปีน

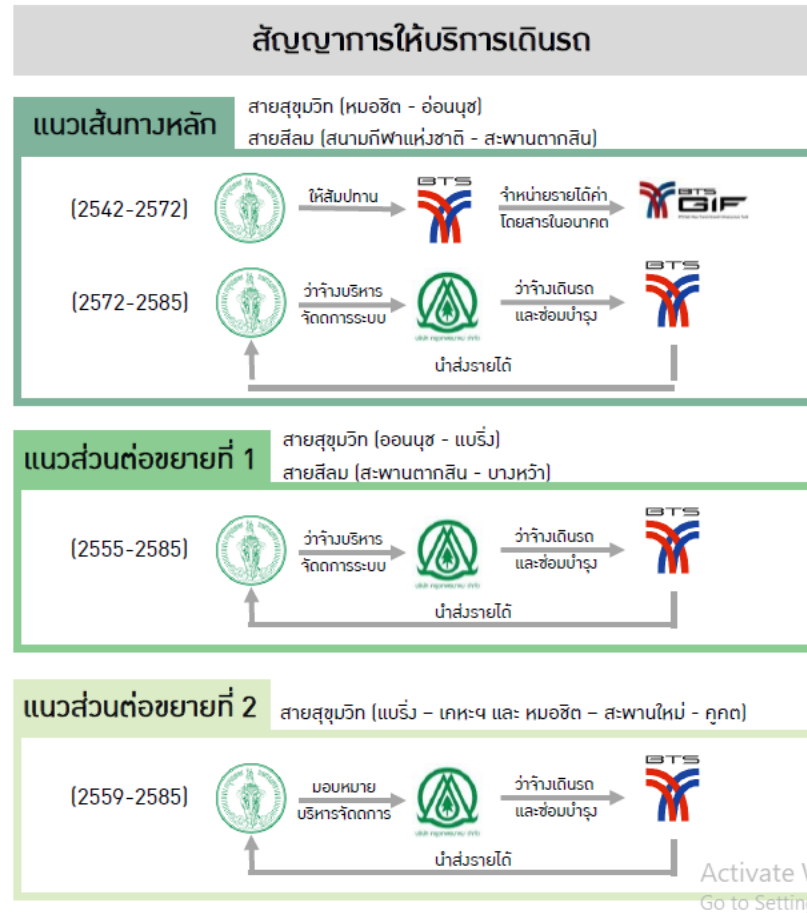
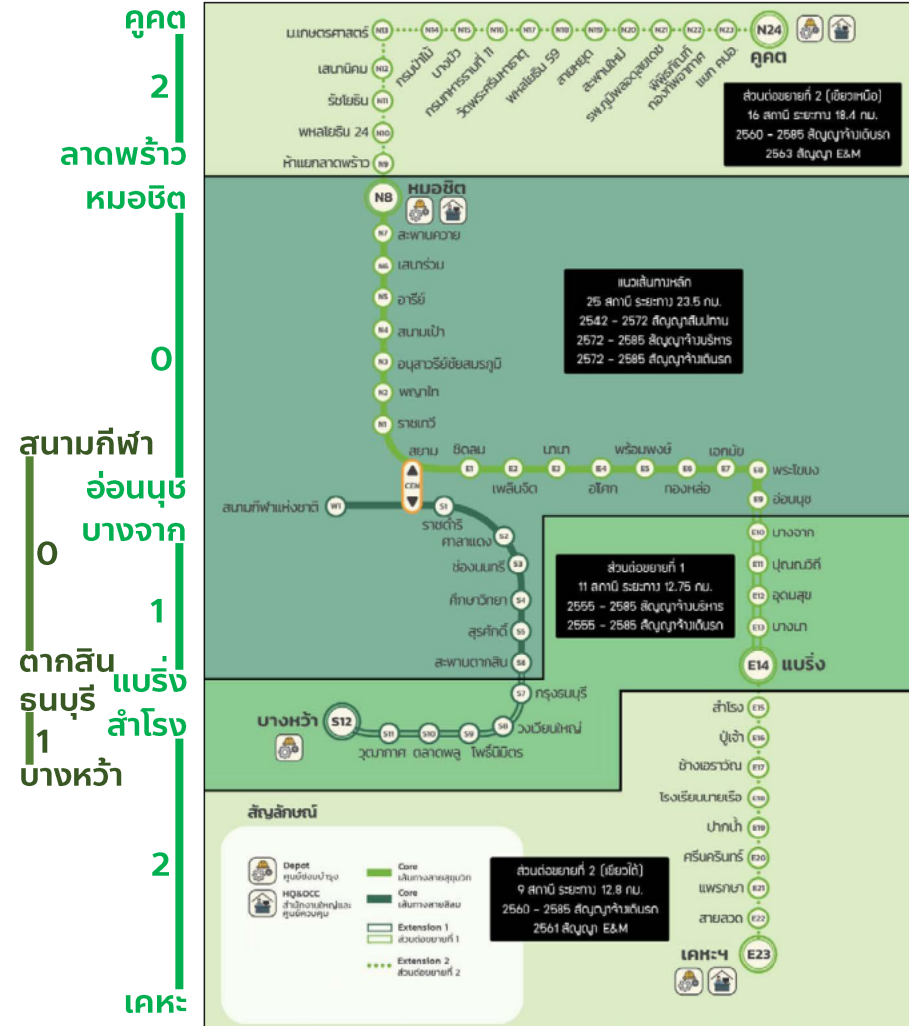
ผลประโยชน์

ไม่ไว้วางใจ #ประยุทธ์

รถไฟฟ้าสายสีเขียว

เมกะดิลในตำนาน “ประยุทธ์ 1”

สภาพปัญหาที่เกิดขึ้น



- ใช้ระบบใหญ่
- ลากออกไปยาวเกินจำเป็น
- ส่วนต่อขยายที่ 1
- กทม. อุดหนุน
- ส่วนต่อขยายที่ 2
- กทม. อุดหนุนไม่ไหว
- ปปช. กำลังไต่สวนข้อเท็จจริง
- ส่วนต่อขยายที่ 1 และ 2
- ใช้ ม.44 มากลบเกลื่อนปัญหา
- ด้วยการมุบมิบเจรจา

ที่มา: กรุงเทพมหานคร

ชุกปัญหาสารพันไว้ใต้พรม ด้วย ม.44

หน้า ๑
เล่ม ๑๓๖ ตอนพิเศษ ๙๓ ง ราชกิจจานุเบกษา ๑๑ เมษายน ๒๕๖๒
คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๗/๒๕๖๒ เรื่อง การดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว
<p>โดยที่ปัจจุบันการจัดการบริการขนส่งสาธารณะโดยรถไฟฟ้าในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - แบริ่ง ช่วงบางหว้า - สนามกีฬาแห่งชาติ ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ยังมีปัญหาในการบูรณาการทั้งเรื่องการบริหารจัดการโครงการ และการบริหารจัดการสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถไฟฟ้าที่ยังไม่มีความเป็นเอกภาพ จำเป็นต้องมีมาตรการแก้ไขปัญห เพื่อให้การเดินรถเป็นไปอย่างต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) อำนวยความสะดวกสบาย ในการเดินทางของประชาชนผู้โดยสาร และมีการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม เป็นธรรม และไม่เป็นการแก่ประชาชน เพื่อให้การเข้าถึงการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนเป็นไปอย่างเท่าเทียม และทั่วถึง อันจะเป็นประโยชน์ต่อความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชน และเพิ่มประสิทธิภาพต่อระบบ คมนาคมขนส่งและระบบเศรษฐกิจของประเทศ</p> <p>อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๖๕ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ประกอบกับ มาตรา ๔๔ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ หัวหน้าคณะ รักษาความสงบแห่งชาติโดยความเห็นชอบของคณะรักษาความสงบแห่งชาติจึงมีคำสั่ง ดังต่อไปนี้</p> <p>ข้อ ๑ ในคำสั่งนี้</p> <p>“โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว” หมายความว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - อ่อนนุช และช่วงสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ - สะพานตากสิน</p> <p>“โครงการส่วนต่อขยายที่ ๑” หมายความว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีสะพานตากสิน - สถานีบางหว้า และช่วงสถานีอ่อนนุช - สถานีแบริ่ง</p> <p>“โครงการส่วนต่อขยายที่ ๒” หมายความว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต</p> <p>“สัญญาสัมปทาน” หมายความว่า สัญญาสัมปทานระบบขนส่งมวลชน กทม. ระหว่าง กรุงเทพมหานคร กับ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด และที่แก้ไขเพิ่มเติม</p> <p>ข้อ ๒ ให้กรุงเทพมหานครดำเนินการจ้างผู้ประกอบการเอกชนเพื่อติดตั้งระบบรถไฟฟ้า จัดการเดินรถไฟฟ้า และบริหารการเดินรถไฟฟ้าโครงการส่วนต่อขยายที่ ๒ ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อแก้ปัญหาการจราจรและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชน โดยคำนึงถึงการให้ประชาชน ได้ใช้บริการรถไฟฟ้าโดยเร็ว สะดวก และประหยัดค่าโดยสาร รวมทั้งเพื่อเป็นประโยชน์ต่อการเดินรถ เชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้ากับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวและโครงการส่วนต่อขยายที่ ๑</p> <p>การจ้างตามวรรคหนึ่งไม่ถือเป็นการร่วมลงทุนตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐ และเอกชน</p>

11 เม.ย. 62 ออกคำสั่ง คสช. ที่ 3/2562

- **หลังเลือกตั้ง 24 มี.ค. 62 ไม่นาน**
(แต่ติดนิสัยใช้อำนาจเผด็จการทหาร)
- **ตอบแทนการเลือกตั้ง?**
- **ลัดขั้นตอน (ไม่ดำเนินการตาม พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ) แต่**
แต่งตั้งคณะกรรมการพิเศษ มามอบมิบเจรจาแบบพิเศษ
(ทุกวันนี้ก็ไม่ยอมเปิดเผยรายงานการประชุม)

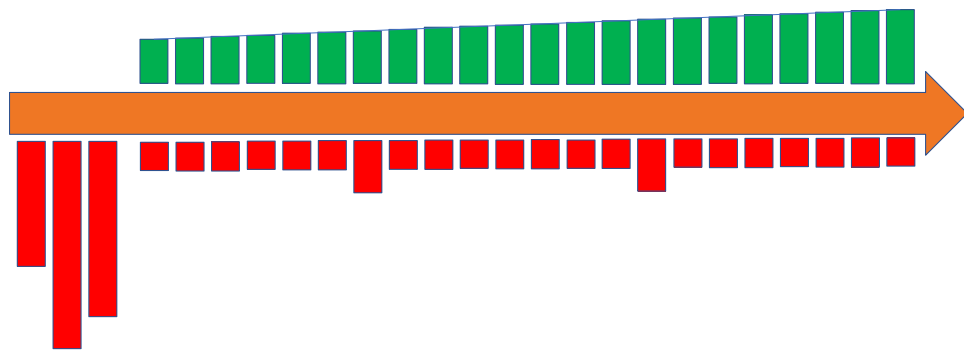
อีกหน่อยมีปัญหาใหม่ ต้องรัฐประหารอีก?

ผลการเจรจาก็แพงอยู่ดีและชี้แจงไม่ได้

แถมมีการจับประชาชนมาเป็นตัวประกัน (158>104>65>X)

- ส่วนหลักดีมาก (คุ่มค่าและคุ่มทุน) แต่ส่วนต่อขยายที่ 1 ขาดทุนหนัก (กทม. แบกพอไหว)
- ส่วนต่อขยายที่ 2 จะขาดทุนหนักมาก (กทม. แบกไม่ไหว) **หากใช้ระบบรอง จะคุ่มค่ากว่ามาก**
- แต่สร้างมาแล้ว ค่าโดยสารจะถูกหรือแพงอยู่ที่รัฐอุดหนุนมากหรือน้อย
 - กระเป๋าช้าย vs. กระเป๋าขวา (รฟม. vs. กทม. → **รัฐเปลี่ยนแผน**)
 - กระเป๋าหน้า vs. กระเป๋าหลัง (ปัจจุบัน vs. อนาคต → **กทม. เท: ขอขยายสัมปทาน**)

#ทำไมเป็น65บาท (30 ปี) ปีนตัวเลขกันมาอย่างไร



จะให้อุดหนุนแบบนี้ก็ได้
อยู่กับการอุดหนุนโดยรัฐ
แต่ต้องเอาตัวเลขมากางพิสูจน์กัน

ถูกกว่า 65 บาทก็ทำได้

อะไร ๆ ก็ “ไม่เปิดเผย” (ซ่อนตัวเลข)

- รายละเอียดการคำนวณค่าโดยสาร → ไม่เปิดเผย
- รายละเอียดการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสาร → ไม่เปิดเผย
- รายละเอียดต้นทุนการเดินรถเมื่อเทียบกับสายอื่น → ไม่เปิดเผย
- รายงานการประชุมของคณะกรรมการตามมาตรา 44 → ไม่เปิดเผย

ไม่มีของ หรือมีแต่น่าเคลือบแคลง?

ที่ทำกันมานับ “ผิดอย่างชัดเจน” แต่รัฐบาลก็ยังพยายามจะดันต่อ

- มีการตั้ง กมธ.วิสามัญ มาตรวจสอบเรื่องนี้โดยตรง
- สภาใหญ่และอีกหลาย กมธ. มีมติ “ไม่เห็นด้วย” กับการขยายสัมปทาน
ไม่มีพรรคการเมืองใดหรือ กมธ. ใด ที่เห็นด้วยกับการขยายสัมปทาน

หากทำตามที่สภาฯ บอก (5 ก.ย. 62)
ให้เจรจาใหม่อย่างเปิดเผยและโปร่งใส
ปานนี้ เสร็จไปนานละ

ข่าวรัฐมนตรีลาออกเพราะไม่อยากเซ็นเรื่องนี้

ปรีดี ดาวฉาย
อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

6 ส.ค. โปรดเกล้าแต่งตั้งเป็น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

12 ส.ค. เข้าเฝ้าฯ ถวายสัตย์ปฏิญาณก่อนเข้ารับหน้าที่ ณ พระที่นั่งอัมพรสถาน พระราชวังดุสิต

31 ส.ค. ยื่นหนังสือลาออกต่อนายกรัฐมนตรี

1 ก.ย. นายกรัฐมนตรีพยายามยับยั้งใบลาออก ราชกิจจานุเบกษา ประกาศ 'ปรีดี' ลาออก

2 ก.ย. ใบลาออกมีผล

ภาพจากกรุงเทพธุรกิจ 2 ก.ย. 63

27
วัน

BBC NEWS | ไทย

หน้าแรก ประเทศไทย ต่างประเทศ วิทยาศาสตร์ สุขภาพ วิดีโอ ยอดนิยม

ปรีดี ดาวฉาย: นายกฯ ประกาศนำทีม เศรษฐกิจ เชื้อ รมว.คลัง ลาออกไม่ กระทบการทำงานของรัฐบาล

2 กันยายน 2020

Thai PBS NEWS

พระราชสำนัก | การเมือง | สังคม | อาชญากรรม | ภูมิภาค | สิ่งแวดล้อม | เศรษฐกิจ | ต่าง

หน้าหลัก > การเมือง

ปมใหม่! บับ "ปรีดี" ลาออกขัดแย้งในกระทรวงคลัง

19:05 | 2 กันยายน 2563 | 8,101

"ยุทธพงศ์" เชื้อ "ปรีดี" ลาออก ถูกบับต่อสัมปทาน รถไฟฟ้าสาย สีเขียว

ข่าว การเมือง

ไทยรัฐออนไลน์

7 ก.ย. 2563 14:16 น.

บันทึก SHARE | f t u

'ปรีดี ดาวฉาย' ถึงทางตัน กลืนไม่เข้าคายไม่ออก ถอยดีกว่า!
เผยแพร่: 4 ก.ย. 2563 07:26 โดย: ผู้จัดการออนไลน์

ออกข่าวแทบทุกสัปดาห์ (1-7 ก.ย. 63)

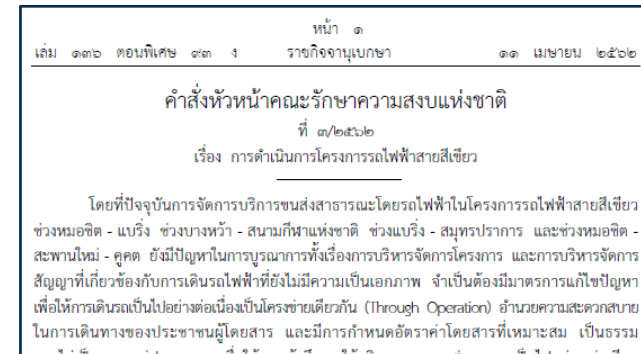
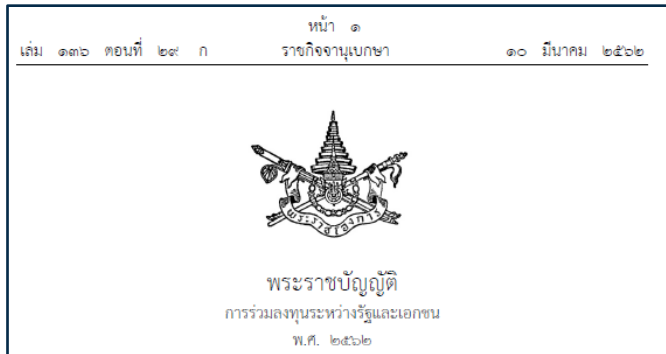
สรุปประเด็นที่ไม่ไว้วางใจ (สายสีเขียว)

- ปัญหาค่าโดยสารรถไฟฟ้าแพง เกิดจากการที่ “รัฐอุดหนุนไม่เพียงพอเพราะการลงทุนแบบไม่พอเพียง”
- **ใช้ ม.44 ไม่กี่วันหลังการเลือกตั้ง** แต่งตั้งพวกพ้องไปมุบมิบเจรจา
- ขาดความโปร่งใส: ขอข้อมูลอะไรก็ไม่ให้ แถมมีเรื่องค้างอยู่ใน ปปช.
- ล้มปทานเดิมยังเหลืออีก 9 ปี แต่จะรีบขยายออกไปอีก 30 ปี
- สภาฯ พิจารณาแล้วว่า “**ไม่เห็นด้วย**” กับการขยายสัญญาสัมปทาน แต่รัฐบาลก็ตั้งต้นจะขยาย

ผู้แทนจาก กทม. (กรุงเทพมหานคร) และ รฟม. (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย) ก็ยืนยันหลายรอบต่อหน้าคณะกรรมการแล้ว **ไม่ทราบที่มาที่ไป มาตรา 44 ลอยมาจากท่านผู้นำ ทั้ง ๆ ที่หน่วยงานก็เตรียมตัวดำเนินการตามขั้นตอนปกติอยู่แล้ว**

ใช้อำนาจพิเศษ
เอื้อประโยชน์พิเศษให้นายทุนใหญ่

ความจริงกระจ่างเมื่อย้อนกลับไปดูเอกสาร ข้อความหลักที่หายไปคือ “โปร่งใสและตรวจสอบได้”



พรบ. ร่วมทุน 2562 (6 มี.ค. 62) vs. คำสั่ง คสช. ที่ 3/2562 (11 เม.ย. 62)

พรบ. ร่วมทุน มาตรา 6 (5) ระบุว่า:

“ความโปร่งใสและตรวจสอบได้ในการจัดทำและดำเนินโครงการร่วมทุน รวมถึงกระบวนการตัดสินใจที่เกี่ยวข้อง”

แต่มันหายไปกับการใช้ ม.44 ออกคำสั่ง คสช. หลังเลือกตั้ง (24 มี.ค. 62) ไม่นาน

เงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติทำหน้าที่รัฐสภา ดังต่อไปนี้

ได้ให้บริการรถไฟฟ้าโดยเร็ว สะดวก และประหยัดค่าโดยสาร รวมทั้งเพื่อเป็นประโยชน์ต่อการเดินรถ
เชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้ากับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวและโครงการส่วนต่อขยายที่ ๑
การจ้างตามวรรคหนึ่งไม่ถือเป็นการร่วมลงทุนตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐ
และเอกชน

จ่ายค่านายทุนพรรค?

สมว.คค. ว่าไง?

เล่นใหญ่แล้ว อย่ากลับลำ!

I will keep my eyes on you.

รถไฟฟ้าสายสีส้ม

เมกะดิลในตำนาน “ประยุทธ์ 2”

สภาพปัญหาที่เกิดขึ้น

(ที่มา: ตัวเลขจาก รฟม. ชี้แจงอนุฯ)

โครงการ	ระยะทาง (กม.)	รูปแบบโครงสร้าง	สถานะ	งานโครงสร้างและงานระบบ						O&M (30 ปี)	รูปแบบการลงทุน
				เวนคืน	งานโยธา	งานระบบ	อื่นๆ	รวม	รัฐเอกชน		
● ศูนย์วัฒนธรรมฯ – มินบุรี	22.6	Heavy rail (ยกระดับ 8.9 กม., ได้ดิน 13.7 กม.)	อยู่ระหว่างก่อสร้าง	9,625 (รัฐ)	82,907 (รัฐ)	20,747 (เอกชน)		113,279	81.7% : 18.3%	97,409.6 (เอกชน)	PPP Net Cost 30 ปี
● บางขุนนนท์ – ศูนย์วัฒนธรรมฯ	13.4	Heavy rail (ได้ดิน)	คัดเลือกเอกชน	14,661 (รัฐ)	96,011 (รัฐ)	11,369 (เอกชน)		122,041	90.7% : 9.3%		PPP Net Cost 30 ปี

- มูลค่าโครงการ **332,730 ล้านบาท**
 - มูลค่าการลงทุนสายสีส้ม (ตะวันออก) = 113,279 ล้านบาท
 - มูลค่าการลงทุนสายสีส้ม (ตะวันตก) = 122,041 ล้านบาท
 - มูลค่าการบริหารจัดการ (ตะวันออก+ตะวันตก) = 97,410 ล้านบาท
- **เอกชนแย่งสัมปทานกันเพราะรัฐช่วยอุดหนุนเยอะมาก (เมื่อเทียบกับ #สายสีเขียว)**
 - ตามราคากลาง: รัฐอุดหนุนค่าเวนคืนและงานโยธา เอกชนหารถมาวิ่งแล้วเก็บรายได้ 30 ปี + Non-farebox revenue (พัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์/โฆษณา และอาจมีการก้วานซื้อที่ดักรอโครงการ)

งานโยธา (ตัวแปรหลัก):

#สายสีเขียว (แกนหลัก N/S) รัฐอุดหนุน = 0%

#สายสีส้ม (แกนหลัก E/W) รัฐอุดหนุน = 100%

สีส้มจึงมีโอกาสกำไรงาม

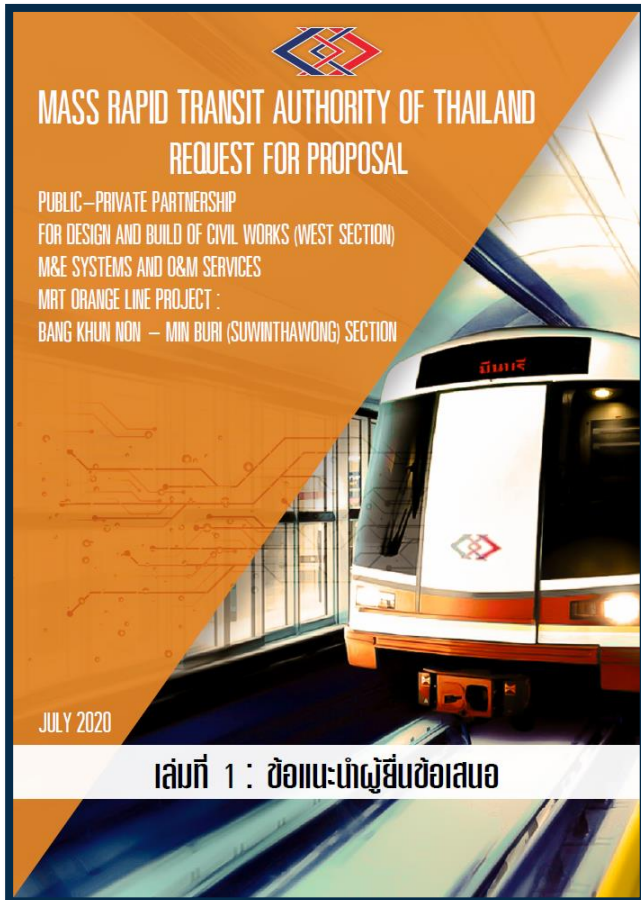
Timeline: คืบ BEM+ITD vs. BTS

- 28 ม.ค. 63 คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ
- 3 ก.ค. 63 ออกประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุน
- **ต้องจัดทำข้อเสนอ 4 ชอง โดยจะประเมินทีละชอง (กระบวนการปกติ)**
 - กำหนดยื่นซอง 23 ก.ย. 63
- 7 ส.ค. 63 บริษัท ITD มีหนังสือให้พิจารณาปรับปรุงการประเมินข้อเสนอ
- 27 ส.ค. 63 คณะกรรมการคัดเลือกแก้ไขการประเมินข้อเสนอตามความประสงค์ของ ITD
- **เกณฑ์เปลี่ยน: คัดคะแนนชองที่ 2 ร่วมกับชองที่ 3**
 - กำหนดยื่นซอง 9 พ.ย. 63
- 19 ต.ค. 63 ศาลปกครองกลางสั่งให้ทุเลาการเปลี่ยนเกณฑ์ ตามคำฟ้องของ BTS
- 2 พ.ย. 63 คณะกรรมการคัดเลือกและ รฟม. ยื่นอุทธรณ์
- 4 พ.ย. 63 BTS ทูลเกล้าถวายฎีกา
- 3 ก.พ. 64 ล้มประมูล! (โดยเรื่องยังคาอยู่ที่ศาล)

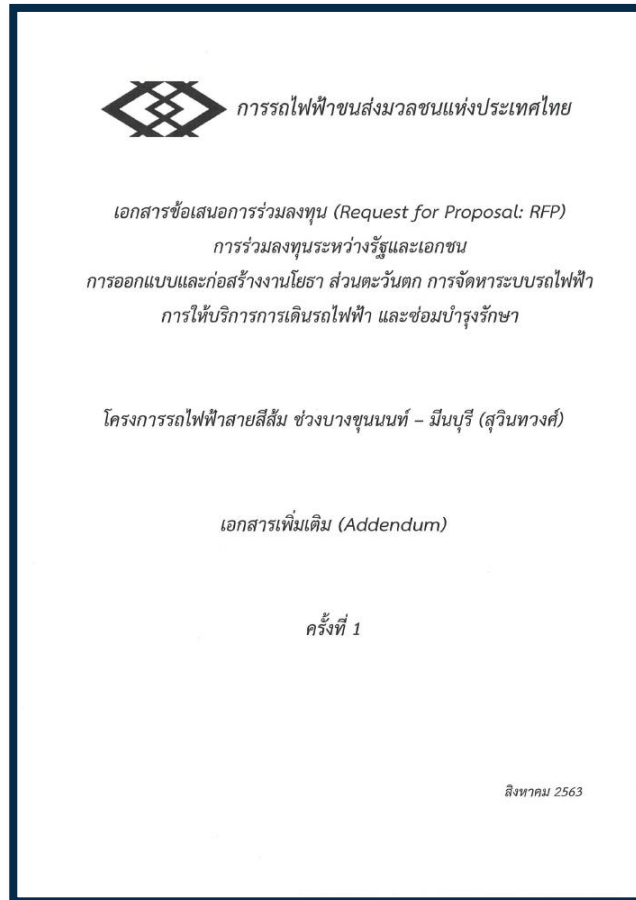
- (1) ข้อเสนอด้านคุณสมบัติ
- (2) ข้อเสนอด้านเทคนิค
- (3) ข้อเสนอด้านการลงทุนฯ
- (4) ข้อเสนออื่น ๆ

มีเรื่องจาวโจ้ใน คค. จนลูกหลานบานปลาย

เอกสารสำคัญ (ต่อการเปลี่ยนคำตอบ)



RFP (ร.ค. 63)



RFP Addendum (ส.ค. 63)

หากไม่มีใบสั่ง ใครจะกล้า
เปลี่ยนกลางอากาศแบบนี้?

เปลี่ยนเกณฑ์การตัดสิน (ประเด็นหลัก)

- ตามเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุนโครงการฯ (RFP) (ของเทคนิคผ่าน จึงเปิดซองราคามาแบ่ง)

“พิจารณาของเทคนิค และซองการลงทุนและผลตอบแทน แยกจากกัน โดยพิจารณาซองการลงทุนและผลตอบแทน เฉพาะผู้ยื่นข้อเสนอรายที่ผ่านการประเมินของเทคนิคเท่านั้น โดยผู้ยื่นข้อเสนอที่มี NPV ของผลประโยชน์สุทธิ (เงินตอบแทนที่ผู้ยื่นข้อเสนอจะให้แก่ รพม. หักด้วยจำนวนเงินสนับสนุนที่ผู้ยื่นข้อเสนอจะขอรับจาก รพม.) สูงที่สุด จะเป็นผู้ผ่านการประเมินสูงสุด”

- ตามเอกสาร RFP Addendum (ของเทคนิค 30% + ซองราคา 70%)

“พิจารณาของข้อเสนอด้านเทคนิคควบคู่กับซองการลงทุนและผลตอบแทน โดยกำหนดให้คะแนนของข้อเสนอด้านเทคนิค 30 คะแนน และซองข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน 70 คะแนน คิดเป็นคะแนนเต็ม 100 คะแนน โดยผู้ยื่นข้อเสนอที่ได้คะแนนรวมสูงที่สุดจะเป็นผู้ผ่านการประเมินสูงสุด”

อะตอม: “อ้าวเฮ้ย ไม่เหมือนที่คุยกันไว้หน้า”
ลุงตุ้: ???

ผ่าน/ไม่ผ่าน → 30%

เปลี่ยนเกณฑ์การตัดสิน (ซองเทคนิค)

หัวข้อ	เอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุน โครงการฯ (RFP) (คะแนน)	เอกสาร RFP Addendum (คะแนน)
• โครงสร้างองค์กรและความสามารถของบุคลากร ในการบริหารงาน รวมถึงแผนงานรวม	10	10
• แนวทาง วิธีการดำเนินงาน และความสอดคล้องของ เอกสารด้านเทคนิคงานโยธา	40	50
• แนวทาง วิธีการดำเนินงาน และความสอดคล้องของ เอกสารด้านเทคนิคงานระบบรถไฟฟ้า	15	10
• แนวทาง วิธีการดำเนินงาน และความสอดคล้องของ เอกสารด้านเทคนิคบริการการเดินรถไฟฟ้า และ ซ่อมบำรุงรักษา	30	30
• แนวทาง วิธีการดำเนินงาน และความสอดคล้องของ เอกสารด้านการถ่ายทอดเทคโนโลยีและกิจกรรม การฝึกอบรม	5	-
คะแนนรวม	100 คะแนนในแต่ละหมวดต้องไม่น้อยกว่า ร้อยละ 80 และได้รับคะแนนรวมทุกหมวด ไม่น้อยกว่าร้อยละ 85 ของคะแนนรวม ทั้งหมด มิฉะนั้นถือว่าไม่ผ่านเกณฑ์	100 ไม่มีกำหนดคะแนนขั้นต่ำ

> เพิ่มความสำคัญของงานโยธา

> ลดความสำคัญของงานระบบรถไฟฟ้า

> ไม่ให้ความสำคัญกับ Technology Transfer เลย

> จะตกด้านไหนก็ได้ (สนใจแค่คะแนนรวม)

เปลี่ยนเกณฑ์การตัดสิน (ซองราคา) ^{100% → 70%}

RFP Addendum: 70% (แบ่งจริง 60% + จิตพิสัย 10%)

การประเมินข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทนมีคะแนนเต็ม 70 คะแนน โดยแบ่งออกเป็น 2 หมวด ดังนี้

- | | |
|--|----------|
| (1) ความน่าเชื่อถือและความครบถ้วนถูกต้อง | 10 คะแนน |
| (2) ผลตอบแทนทางการเงิน | 60 คะแนน |

➡ **คะแนนจิตพิสัย!**

➡ **วิธีการคำนวณ**

ผลตอบแทนทางการเงินจะคำนวณจากเงินตอบแทนที่ผู้ยื่นข้อเสนอจะให้แก่ รฟม. หักด้วยจำนวนเงินสนับสนุนที่ผู้ยื่นข้อเสนอจะขอรับจาก รฟม. โดยผู้ยื่นข้อเสนอที่เสนอผลตอบแทนทางการเงินสูงที่สุดจะได้คะแนนเต็มในหมวดที่ (2) ผลตอบแทนทางการเงิน และผู้ยื่นข้อเสนอที่เสนอผลตอบแทนทางการเงินน้อยเป็นลำดับถัดไปจะได้คะแนนตามสัดส่วนระหว่างผู้ที่เสนอผลตอบแทนทางการเงินมากที่สุุดกับผลตอบแทนตามผลการศึกษาของ รฟม.

สรุปการเปลี่ยนแปลงเกณฑ์การตัดสิน

เกณฑ์เดิม (RFP)

- ผ่านเทคนิค วัดกันที่ราคา
- Objective (วัดได้)
- ใช้กับสายสีอื่น

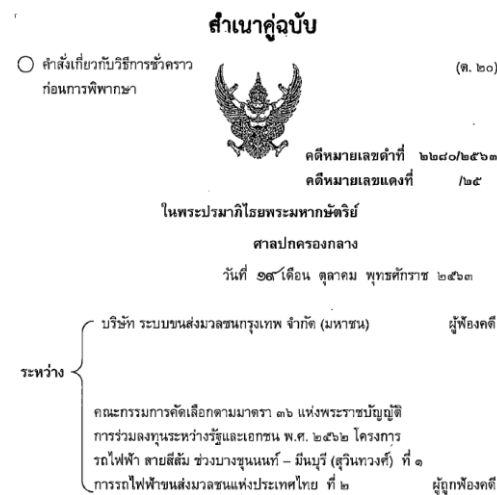
เกณฑ์ใหม่ (RFP Addendum)

- ให้คะแนนเทคนิคและราคา
- Subjective (แล้วแต่ท่าน)
- ใช้กับสายสีส้มโดยเฉพาะ

กล่าวมาก

ศาลปกครองกลาง (19 ต.ค. 63) ระบุ: “น่าจะมีปัญหาเกี่ยวกับความไม่ชอบด้วยกฎหมาย”

เนื่องจากศาลฯ เห็นว่า การเปลี่ยนแปลงแก้ไขเพิ่มเติมเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (RFP) แม้คณะกรรมการคัดเลือกฯ และ รฟม. ซึ่งเป็นผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองมีอำนาจที่จะสามารถกระทำได้ แต่ต้องไม่เกินขอบอำนาจหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ประกอบกับการแก้ไขหลักเกณฑ์ครั้งนี้สืบเนื่องมาจากมีข้อเรียกร้องจากเอกชนผู้ซื้อของอีกราย ที่มีสิทธิที่จะเข้าแข่งขันในการเสนอราคาในครั้งนี้ ในชั้นนี้จึงเห็นว่า กรณีมีปัญหาเกี่ยวกับการแข่งขันราคาอย่างเป็นธรรม และการแก้ไขเพิ่มเติมและเปลี่ยนแปลงเอกสารการคัดเลือกเอกชนเพิ่มเติมครั้งที่ 1 โดยใช้การประเมินของที่ 2 และของที่ 3 รวมกันแบ่งสัดส่วนเป็นคะแนนของที่ 2 จำนวน 30 คะแนน และคะแนนของที่ 3 จำนวน 70 คะแนน จึงเป็นคำสั่งที่น่าจะมีปัญหาเกี่ยวกับความไม่ชอบด้วยกฎหมาย



เรื่อง คดีพิพาทเกี่ยวกับการที่หน่วยงานทางปกครองหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำการโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย

http://admincourt.go.th/admincourt/site/08hotsuit_detail.php?ids=20259

โกงอย่างน่าเกลียด จนเป็นข่าวดัง

รฟม. ชิงล้มประมูล "สายสีส้ม" ไม่รอศาล หัน
BTS ฟ้องเปลี่ยนเกณฑ์"เทคนิคพ่วงราคา"

วันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2564 - 18:15 น. <https://www.prachachat.net/property/news-609234>



เมกะโปรเจกต์สะดุ-ประเทศตราง ซอยเค็ก "สายสีส้ม" เข้าทางใคร!?

เผยแพร่: 7 ต.ค. 2562 08:29 <https://ibusiness.co/detail/9620000096388>



การเมือง > ข่าวการเมือง

"บิ๊กตู่" ลั่นใครมีหลักฐานทุจริตรถไฟฟ้าเอามาเลย
พร้อมจัดการ-ไม่เอาไว้

วันที่ 18 ต.ค. 2562 เวลา 15:37 น. <https://www.posttoday.com/politic/news/603973>



ทุจริตขนาดนี้ ชัดพอมั้ย?
ตอบ!

สรุปประเด็นที่ไม่ไว้วางใจ (สายสีส้ม)

- มีการเปลี่ยนเกณฑ์การให้คะแนน หลังออกประกาศเชิญชวนไปแล้ว
- เกณฑ์ใหม่กำหนดมาเพื่อสายสีส้มโดยเฉพาะ (ไม่เคยใช้มาก่อน)
- การเปลี่ยนเกณฑ์ส่งผลโดยตรงต่อโอกาสชนะการประมูล

เรากำลังพูดถึงการประมูลโครงการมูลค่า 332,730 ล้านบาทนะ
มาเล่น **ทุกทีเปลี่ยนเกณฑ์กลางอากาศ** แบบนี้ ... โกง!

ไปไม่รอด ล้มประมูลไปแล้ว แต่เห็นเจตนาชัดเจน

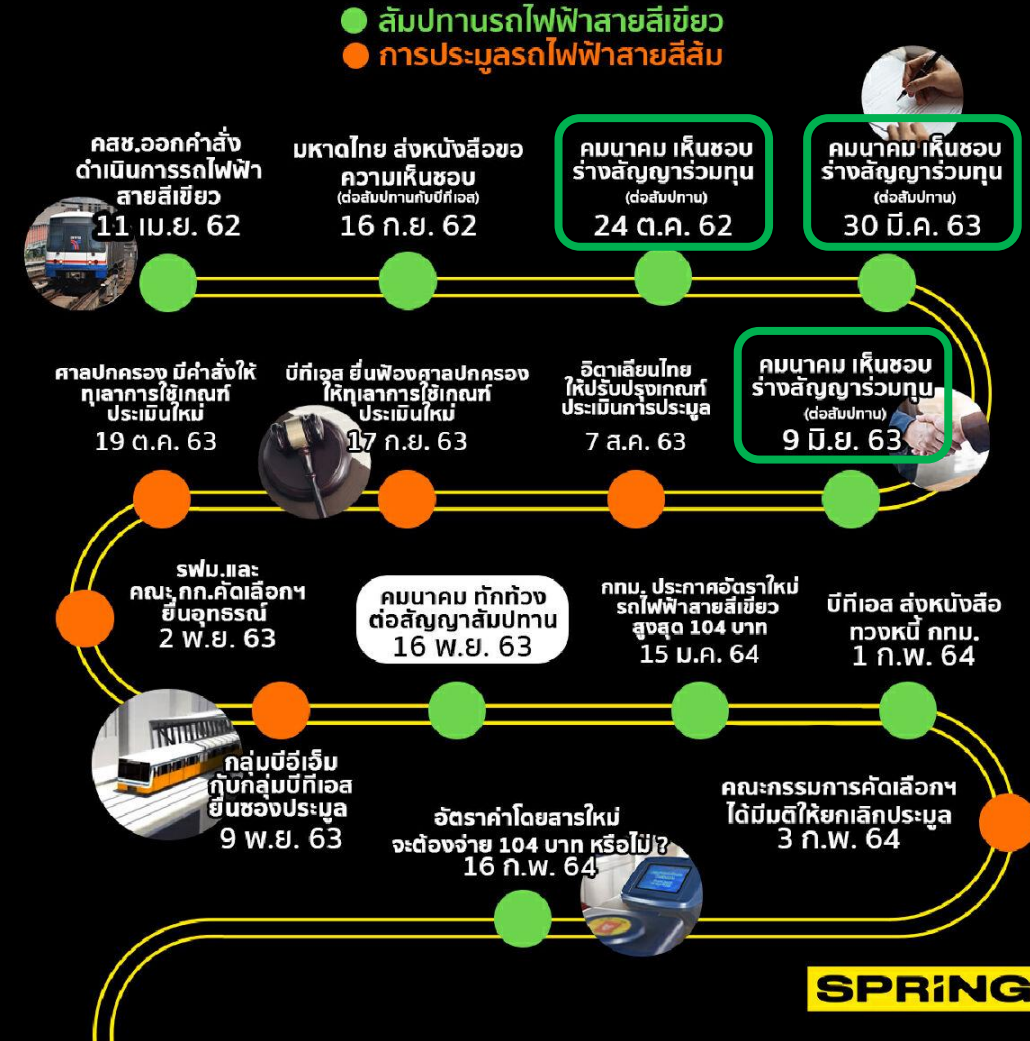
เมื่อดู Timeline ของ 2 สาย ยังไม่น่าไว้วางใจ

- 2 เจ้าใหญ่ (แข่ง/แบ่ง/แย่ง): **BTS (มท.)** vs. **BEM (คค.)**
- **ดีลประยุทธ์ 1:** มท. มอบสายสีเขียวให้ BTS
(ขยายสัมปทานแบบไม่ชอบธรรม แต่ คค. ไม่ได้ขวาง 3 ครั้ง)
- **ดีลประยุทธ์ 2:** BTS เข้าแข่งสายสีส้ม (หอมหวานจริง)
 - คค. เปลี่ยนเกณฑ์เพื่อกีดกัน
 - BTS ลู้เต็มที่
19 ต.ค. 63 ศาลปกครองกลางสั่งให้ทุเลาการเปลี่ยนเกณฑ์
2 พ.ย. 63 คค. ไม่หยุด สั่งให้ยื่นอุทธรณ์
4 พ.ย. 63 BTS ไม่ยอม ทูลเกล้าถวายฎีกา
16 พ.ย. 63 ตีลสายสีเขียวแตก
 - คค. โดดมาขวางสายสีเขียวแบบเต็มตัว (อย่ากลับลำ!)
- **ปัจจุบัน:** รอประยุทธ์เคลียร์

ประชาชนอยู่ตรงไหน ในสมการการปันผลประโยชน์

TIME LINE

คักรถไฟฟ้าสายสีส้ม สะท้อนสัมปทานรถไฟสายสีเขียว?



สรุป ป. สุดท้าย

ปัน

ผลประโยชน์

คนอนุรักษนิยม นายทุนนิยม **ประชาชนจ่าย**

(ค่าตัวจากผู้ใช้ หรือ ภาษีจากประชาชน)

(พวกเรา หรือ ลูกหลาน)

ปันตัวเลข ปันโครงการ มาเพื่อปันผลประโยชน์

ตอบคำถาม อย่าพาล่ามไปเรื่อย

1. ค่ารถไฟฟ้าแพง:

- ☐ จะแก้ปัญหาที่ท่านก่ออย่างไร? (ค่าตัวจากผู้ใช้ หรือ ภาษีจากประชาชน) (พวกเราจ่าย หรือ ลูกหลานจ่าย)
- ☐ ตัวร่วมเมื่อไหร่จะเสร็จ? ค่าโดยสารร่วมจะแก้ปัญหอะไรบ้าง?
(ก) ค่าแรกเข้าซ้ำซ้อน (ข) ค่าระยะทางเมื่อข้ามสาย (ค) ค่าระยะทางเมื่อข้ามระบบ

2. ปั่นตัวเลข:

- ☐ จะยอมสั่งการให้เปิดเผยข้อมูลทั้งหมด (รวมแบบจำลองและข้อสมมติ) แล้วมาถกเถียงกันด้วยเหตุผลหรือไม่?

3. ปั่นโครงการ:

- ☐ ระบุคำตอบข้อ 1 ถึง 7 ในตารางการแบ่งเงิน (ให้รวมกันได้ 100%)

4. ปั่นผลประโยชน์:

- ☐ สายสีเขียวจะกลับไปแก้ปัญหาหรือดันล้มปทานด้วย ม.44 ต่อ?
- ☐ สายสีส้มจะใช้เกณฑ์ไหน?

ใจกลางของปัญหาคือ...



- สั่งการไปเรื่อย
- ชอบใช้อำนาจพิเศษ
- ปกครองด้วยความกลัว
- กู้ยอะ ผลาญไปเรื่อย แต่ไม่ได้แก้ปัญหา (แถมสร้างปัญหาเพิ่ม)
- หากอยากทำเพื่อประชาชนจริง คงไม่ทำแบบนี้

**หากินกับการสร้างรถไฟฟ้า
และทิ้งปัญหาไว้มากมาย**

#ไม่ไว้วางใจประยุทธ์ (หัวหน้าแก๊ง)
#ไม่ไว้วางใจอนุพงษ์ (#สายสีเขียว)
#ไม่ไว้วางใจศักดิ์สยาม (#สายสีส้ม)

เมื่อ 3 ป. มาเจอกัน

ปีน

ตัวเลข

ปีน

โครงการ

ปีน

ผลประโยชน์

**บ้านเมือง
บรกล้าย!**



ยื่นภาษี ภงด. อย่าลืมกรอก



164

- ✓ ได้คืนภาษีเท่าเดิม
- ✓ ไม่เสียภาษีเพิ่ม
- ✓ แต่ได้สนับสนุนพรรคก้าวไกล

ดังนั้นจัดไปเต็มแม็กซ์ 500 บาท

